



**You have downloaded a document from
RE-BUS
repository of the University of Silesia in Katowice**

Title: System taryfowo-biletowy stosowany w komunikacji miejskiej – część 2

Author: Jakub Jackiewicz, Piotr Czech, Jacek Barcik

Citation style: Jackiewicz Jakub, Czech Piotr, Barcik Jacek. (2010). System taryfowo-biletowy stosowany w komunikacji miejskiej – część 2. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 68, 2010, s. 83-90)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Jakub JACKIEWICZ, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

SYSTEM TARYFOWO-BILETOWY STOSOWANY W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ – CZĘŚĆ 2

Streszczenie. Ograniczenie mechanizmu rynkowego w kształtowaniu cen w transporcie publicznym wiąże się z wprowadzaniem do polityki cenowej elementów polityki społecznej. Elementy te uwzględniane są zarówno w wysokości opłat, jak i w nadaniu różnym grupom społecznym praw do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych. W artykule przedstawiono system taryfowo-biletowy, stosowany w komunikacji miejskiej w gminach województwa śląskiego.

TARIFF-TICKET SYSTEM APPLIED IN MUNICIPAL TRANSPORT – PART 2

Summary. Limitation of the market mechanism in prices formation is connected with the introduction of social policy elements to price policy. The elements are taken into account both in the fee amount and in the assignment of free fares and discounts to various social groups. The article presents the tariff-ticket system applied in municipal transport of municipal corporations of Upper Silesia Voivodeship.

1. TARYFY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W KONURBACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ

Trzej organizatorzy komunikacji z obszaru konurbacji górnośląskiej, czyli KZK GOP, MZK Tychy i MZDiM Jaworzno stosują różne taryfy. W segmencie biletów jednorazowych KZK GOP i Jaworzno stosują taryfę strefową, a Tychy odcinkowo-czasową. W segmencie biletów okresowych wszyscy organizatorzy stosują taryfę strefową w zakresie biletów miesięcznych (30-dniowych) oraz mniej lub bardziej rozbudowaną ofertę biletów kilkudniowych. Zestawienie podstawowych rodzajów biletów przedstawione zostało w tabelach 1 i 2 [1,2,3,4].

Oprócz, wymienionych w tabelach 1 i 2, rodzajów biletów występują jeszcze dwie pozycje w cennikach opłat – są to opłaty za przewóz bagażu i zwierzęcia oraz ceny biletów sprzedawanych przez kierujących.

Cena biletu na przewóz bagażu lub zwierzęcia równa jest cenie biletu jednorazowego, ważnego na obszarze 1 gminy (w KZK GOP) lub w czasie do 20 minut (w Tychach). W Jaworznie przewóz taki jest nieodpłatny. W KZK GOP i Tychach nieodpłatny przewóz

bagażu lub zwierzęcia przysługuje posiadaczom biletów okresowych (w KZK GOP miesięcznych i kwartalnych, w Tychach wszystkich).

Tabela 1

Bilety jednorazowe stosowane w konurbacji górnośląskiej

KZK GOP		MZK Tychy		MZDiM Jaworzno	
rodzaj	cena	rodzaj	cena	rodzaj	cena
1 strefa	2,60 zł	do 20 minut	2,40 zł	1 strefa	2,40 zł
2 strefy	3,00 zł	do 40 minut	3,00 zł	2 strefy	3,00 zł
3 lub więcej stref	4,00 zł	do 90 minut	4,00 zł	3 strefy	4,00 zł
				4 strefy	4,40 zł

Uwagi do tabeli:

1. W sieci KZK GOP strefa obejmuje granice administracyjne jednej gminy, z zastrzeżeniem wyjątków strefowych ustalonych w uchwale Zarządu KZK GOP. Bilety jednorazowe nie uprawniają do przesiadek, z wyjątkiem biletu ważnego na obszarze 3 lub więcej stref, który uprawnia do przesiadek w ciągu 1 godziny.
2. W sieci MZK Tychy za przejazd autobusem linii pośpiesznej obowiązuje opłata jednolita w wysokości 4,80 zł, niezależnie od czasu podróży. Bilety jednorazowe uprawniają do przesiadek, z wyjątkiem biletu na linie pośpieszne.
3. W sieci MZDiM Jaworzno strefy przedstawione w tabeli są uproszczeniem, w praktyce obowiązują ceny relacyjne między konkretnymi miastami. Pasażerowie opłacający przejazd za pomocą karty elektronicznej mogą korzystać z niższych cen promocyjnych w przypadku rejestracji wyjścia z pojazdu. Bilety jednorazowe nie uprawniają do przesiadek.

Kierujący w KZK GOP sprzedają bilety w cenie nominalnej, ale tylko te ważne na obszarze 3 lub więcej gmin. W Tychach kierujący sprzedają bilety w cenie nominalnej, ale tylko te ważne do 90 minut, a na liniach pośpiesznych w specjalnej cenie (równej wysokości dopłaty do biletu okresowego, a w wielokrotności – opłaty jednorazowej). W Jaworznie kierujący sprzedają wszystkie rodzaje biletów jednorazowych oraz 24-godzinne i 7-dniowe na okaziciela w cenach nominalnych, w formie wydruków z kas fiskalnych.

W KZK GOP funkcjonuje jeszcze jeden rodzaj biletów okresowych – jest to bilet wakacyjny, dwumiesięczny, obowiązujący w okresie lipiec-sierpień. Ważny jest na obszarze dwóch lub więcej gmin.

Realizację obowiązków dowozu dzieci i młodzieży do szkół podstawowych i gimnazjów gminy realizują przez emisję specjalnych, imiennych biletów szkolnych trasowanych (ważnych na określonej trasie) w niskiej cenie. Bilet taki funkcjonuje w KZK GOP oraz w Tychach.

Taryfa KZK GOP w kształcie podobnym do obecnego funkcjonuje od 1 kwietnia 1994 r. [5]. Składała się ona z taryfy jednolitej w segmencie biletów jednorazowych (dwa rodzaje – na linie normalne i przyspieszone oraz na linie pośpieszne) oraz z taryfy odcinkowo-strefowej, w segmencie biletów miesięcznych (pięć rodzajów – docelowy, zwany też trasowanym, imienny, ważny na określonej trasie na obszarze jednej lub dwóch i więcej gmin, sieciowy imienny, ważny na obszarze jednej lub dwóch i więcej gmin oraz sieciowy na okaziciela, ważny na obszarze dwóch i więcej gmin). Bilety jednorazowe ważne były tylko na liniach autobusowych, natomiast bilety miesięczne występowały w wariantach autobusowym lub autobusowo-tramwajowym. Te drugie rozliczane były z Przedsiębiorstwem Komunikacji Tramwajowej w Katowicach, które było organizatorem przewozów na liniach tramwajowych (PKT otrzymywało zapłatę od KZK GOP za możliwość korzystania z tramwajów przez posiadaczy biletów emitowanych przez KZK GOP [6]).

Tabela 2

Bilety okresowe stosowane w konurbacji górnośląskiej

	KZK GOP		MZK Tychy		MZDiM Jaworzno	
	rodzaj	cena	rodzaj	cena	rodzaj	cena
na okaziciela	24-godzinny	12 zł	24-godzinny	10 zł	24-godzinny	9 zł
	48-godzinny	20 zł				
	5-dniowy	32 zł				
	7-dniowy	36 zł	168-godzinny	34 zł	7-dniowy	24 zł
	14-dniowy	66 zł				
			miesięczny 1 gmina	87 zł		
	miesięczny 2 lub więcej gmin	130 zł	miesięczny 2 lub więcej gmin	120 zł		
imienne	miesięczny 1 gmina (aut.-tram.)	94 zł	miesięczny 1 gmina	78 zł	30-dniowy 1 strefa	50 zł
	miesięczny 1 gmina (tylko aut. lub tram.)	84 zł				
					30-dniowy 2 strefy	86 zł
	miesięczny 2 lub więcej gmin (aut.-tram.)	112 zł	miesięczny 2 lub więcej gmin	100 zł	30-dniowy 3 strefy	96 zł
	miesięczny 2 lub więcej gmin (tylko aut. lub tram.)	100 zł				
	kwartalny 1 gmina (aut.-tram.)	240 zł			90-dniowy 1 strefa	126 zł
					90-dniowy 2 strefy	216 zł
	kwartalny 2 lub więcej gmin (aut.-tram.)	282 zł	kwartalny 2 lub więcej gmin	255 zł	90-dniowy 3 strefy	240 zł

Uwagi do tabeli:

1. Bilet 7-dniowy w Jaworznie obowiązuje tylko na obszarze Jaworzna. W ofercie występują też bilety 7-dniowe imienne ważne 1, 2 lub 3 strefach.
2. W KZK GOP bilety miesięczne ważne są w określonym miesiącu kalendarzowym, a bilety kwartalne przez trzy kolejne miesiące, oznaczone na bilecie. W Tychach termin ważności biletów miesięcznych kończy się w następnym miesiącu od ich wystawienia z upływem dnia, który datą odpowiada dacie wystawienia biletu, a gdyby takiego dnia nie było to w ostatnim dniu tego miesiąca. Bilety kwartalne ważne są analogicznie przez 3 miesiące.
3. W Tychach bilety okresowe upoważniają do przejazdu liniami pośpieszными tylko po dokupieniu dopłaty – jednorazowej lub okresowej.

4. W Jaworznie bilety 24-godzinny i 7-dniowy na okaziciela są do nabycia wyłącznie u kierowców w pojazdach, a pozostałe bilety okresowe kodowane są na karcie elektronicznej.

Od tego czasu wśród rodzajów biletów nastąpiły następujące zmiany:

- wprowadzono bilety okresowe na okaziciela ważne przez 1 dzień oraz 5 dni (od 1 czerwca 1994 r.),
- zlikwidowano odrębne bilety jednorazowe na linie pośpieszne (wraz z likwidacją tych linii od 1 stycznia 1995 r.) [7],
- wprowadzono taryfę strefową w miejsce jednolitej w segmencie biletów jednorazowych (od 1 stycznia 1998 r.) [8],
- wprowadzono bilety okresowe na okaziciela ważne przez 7 dni oraz 14 dni,
- zlikwidowano bilety miesięczne imienne docelowe, zwane też trasowanymi (pozostały tylko bilety sieciowe),
- bilety okresowe 5-, 7- i 14-dniowe stały się biletami autobusowo-tramwajowymi oraz zlikwidowano bilet miesięczny na okaziciela tylko autobusowy (od 1 lutego 2000 r.) [9],
- wprowadzono bilet okresowy na okaziciela ważny przez 3 dni (zastąpiony później przez bilet 2-dniowy),
- wprowadzono bilety kwartalne imienne sieciowe, ważne na obszarze jednej lub dwóch i więcej gmin,
- zamieniono bilety okresowe na okaziciela ważne przez 1 dzień i 2 dni na bilety, odpowiednio, 24-godzinne i 48-godzinne (od 1 kwietnia 2008 r.) [10].

KZK GOP sporadycznie stosował też promocje lub specjalne oferty dla pasażerów. Pierwszą z nich był wprowadzony od 1 listopada 1995 r. tzw. znaczek „Plus” [11]. Osoba, która wykupiła ten znaczek (do biletu miesięcznego) nabywała dodatkowe uprawnienia w postaci możliwości nieodpłatnego przewozu bagażu i zwierzęcia, nieodpłatnego zabrania ze sobą jednej osoby towarzyszącej w godzinach od 20:00 do 4:00 rano oraz do korzystania z biletu miesięcznego (ze wszystkimi uprawnieniami) do trzeciego dnia następnego miesiąca. Znaczek ten zlikwidowany został prawdopodobnie ok. 1997 r., w zamian wprowadzono na stałe zasadę, że posiadacz biletu miesięcznego (rozszerzono to później również na bilety kwartalne) może przewozić bagaż lub zwierzę bez dodatkowej opłaty.

Drugą ofertą promocyjną był „weekendowy bilet rodzinny” [12]. Obowiązywał on w okresie od 26 czerwca do 1 października 1999 r. oraz od 1 lipca do 1 października 2000 r. Był on ważny przez 2 dni (w sobotę i niedzielę). Do korzystania z niego uprawnione były dwie osoby pełnoletnie i trójka dzieci. Bilet upoważniał do przejazdu liniami KZK GOP oraz do bezpłatnego wstępu do kilku obiektów muzealnych i rozrywkowych w regionie.

Wakacyjną promocją było ponadto rozszerzenie uprawnień biletu jednorazowego, ważnego w trzech lub więcej strefach. Oprócz przejazdu jednorazowego na całej trasie upoważniał on do podróży przez 60 minut z przesiadkami. Promocja ta wprowadzona została pierwszy raz w 1999 r., dopiero w 2004 r. została wpisana na stałe do taryfy [13], a od 2008 r. obowiązuje na stałe przez cały rok.

Na liniach tramwajowych obowiązywał odrębny cennik, ustanawiany samodzielnie przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach, co nastąpiło od 1 marca 1993 r. decyzją władz wojewódzkich [14]. Był on podobny do cennika KZK GOP jeśli chodzi o rodzaje biletów [15]. W segmencie biletów jednorazowych pierwotnie obowiązywała taryfa jednolita, a od 1 sierpnia 1999 r. wprowadzono taryfę strefową. W segmencie biletów okresowych funkcjonowały bilety imienne miesięczne, kwartalne i semestralne (w dwóch rodzajach – ważne na obszarze jednej gminy lub dwóch i więcej gmin). Bilety semestralne

oferowane były wyłącznie jako ulgowe i obowiązywały w okresie semestru zimowego (od 1 października do 15 lutego) oraz letniego (od 15 lutego do 30 czerwca). Ponadto, w ofercie znajdowały się bilety okresowe na okaziciela, ważne przez 5, 10 lub 15 dni.

Odrębną kwestię stanowi sprzedaż biletów przez kierujących. W cennikach KZK GOP informacja o takiej formie dystrybucji pojawia się od początku i od początku bilet zakupiony tą drogą był droższy o wartość opłaty manipulacyjnej. Opłata ta miała spowodować, żeby pasażerowie kupowali bilety u kierowców tylko w razie wyższej konieczności. Z opłaty tej zrezygnowano w latach 2001-2004 i wprowadzono zasadę, że u kierującego można nabyć tylko najdroższy bilet jednorazowy – ważny na obszarze trzech i więcej stref. Bilety te są specjalnie oznaczone. Odstąpienie od pobierania opłaty manipulacyjnej związane jest z decyzją Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy, a także Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, który stwierdził, że nielegalne jest różnicowanie wysokości opłat, związane z miejscem nabycia [16].

Bilety jednorazowe w KZK GOP od początku były emitowane jako dwukrotnego kasowania. Dopiero 1 grudnia 2004 r. zdecydowano się zmienić je na bilety jednokrotnego kasowania [13]. Wcześniej pasażer chcący skorzystać z przejazdu ulgowego musiał kupić bilet normalny i skasować go tylko z jednej strony. Po zmianie wyemitowano odrębne bilety ulgowe. Dozwolone jest jednak łączenie ich, w celu uzyskania biletu normalnego.

Bilety miesięczne i kwartalne w KZK GOP emitowane są jako samoistne – aby były ważne wystarczy wpisać na ich imię i nazwisko posiadacza (nie dotyczy to biletu miesięcznego na okaziciela). Ciekawostką jest sposób oznaczania ważności na biletach miesięcznych. Ze względu na nieuczciwe praktyki ze strony dystrybutorów oraz pasażerów (fałszowanie i przerabianie daty ważności) od 20 października 1994 r. wprowadzono dość oryginalny system. Polega on na tym, że w wyznaczonym miejscu na bilecie przybijana jest pieczęć z nazwą miesiąca i rokiem [17]. Pieczęćki te KZK GOP dostarcza dystrybutorom co miesiąc, gdyż co miesiąc zmieniony jest wzór graficzny pieczęćki i używany krój czcionki. Najprawdopodobniej nigdy jeszcze raz użyty wzór nie został powtórzony w innym miesiącu. Ważność biletów kwartalnych oznaczana jest przez odcięcie, przedziurkowanie lub zamalowanie odpowiednich miesięcy w wyznaczonym miejscu na bilecie.

Obecnie obowiązująca taryfa opłat KZK GOP kształtowała się przez kilkanaście lat. Zdarzały się przypadki wprowadzania promocyjnych ofert dla pasażerów, jednak były one krótkotrwałe. Zaletą tej taryfy jest jej względna prostota oraz stabilność – pasażerowie nie są zaskakiwani co chwilę nową wersją taryfy, tak jak ma to miejsce w ofercie przewozowej (rozkładach jazdy). Jednak w taryfie brakuje innowacyjnych rozwiązań, które pozwoliłyby zwiększyć przychody ze sprzedaży i zachęcić pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego. Do podstawowych wad obowiązującej taryfy należą:

- brak atrakcyjnej oferty dla osób podróżujących na krótkich odcinkach,
- zbyt mała oferta biletów jednorazowych korespondencyjnych,
- brak biletów rodzinnych lub grupowych,
- brak karnetów biletowych w segmencie biletów jednorazowych,
- niewygodny okres ważności biletów miesięcznych i kwartalnych (miesiące kalendarzowe),
- niedoskonałość podziału na strefy taryfowe,
- brak zróżnicowania rodzajów biletów okresowych w zależności od wielkości gminy.

Brak oferty skierowanej do osób podróżujących na krótkich odcinkach powoduje, że osoby te wybierają substytucyjne środki transportu (najczęściej przejście piesze) lub odbywają podróż bez uiszczenia opłaty. Wprowadzenie dodatkowego rodzaju biletu pozwoliłoby uzyskać przychody od nowej grupy pasażerów. W obszarze konurbacji

górnosławskiej występuje sytuacja, w której pieszo odbywa się więcej podróży (30% ruchu) niż średnio w innych większych polskich miastach (20% ruchu) [18].

Taryfa KZK GOP w segmencie biletów jednorazowych opiera się na biletach jednorazowych, które nie umożliwiają przesiadek. Jedynie najdroższy bilet zachowuje ważność przez godzinę i w tym czasie umożliwia przesiadki. Biorąc pod uwagę rozległość terytorialną sieci KZK GOP oraz maksymalne czasy podróży w podstawowych relacjach, wynoszące do 1,5 godziny wydaje się, że czas 60 minut podróży z przesiadkami jest zbyt krótki. Przesiadki w warunkach sieci KZK GOP powodują często znaczne wydłużenie czasu podróży. Wpływ mają na to niskie częstotliwości kursowania, brak dogodnych punktów przesiadkowych i trasowanie linii w sposób uniemożliwiający sprawne podróżowanie w relacjach poprzecznych. W tej sytuacji pasażerowie zdecydowanie preferują połączenia bezpośrednie, szczególnie w relacjach wewnątrzgminnych, gdzie różnica w cenie między biletem jednorazowym, a przesiadkowym jest znaczna. Postulowane jest rozwiązanie zbliżające taryfę KZK GOP do rozwiązań europejskich, gdzie nawet w segmencie biletów na przejazdy okazjonalne preferuje się bilety umożliwiające przesiadki. Podział biletów jednorazowych na ważne w określonych strefach może być sprzymierzeńcem takiego rozwiązania przez wprowadzenie (oprócz kryterium podziału strefowego) dodatkowego kryterium ważności, w postaci czasu przejazdu. Mając na uwadze, że najdłuższy przejazd możliwy jednym pojazdem bez przesiadek sięga maksymalnie 90 minut, można przyjąć następujący podział biletów:

- bilet ważny w granicach 1 strefy lub przez 30 minut z przesiadkami,
- bilet ważny w granicach 2 stref lub przez 60 minut z przesiadkami,
- bilet ważny w granicach 3 lub więcej stref lub przez 90 minut z przesiadkami.

Dokładny podział stref czasowych (30/60/90) wraz z określeniem czasu ważności biletu na krótkie dystanse, który został omówiony wcześniej, możliwy jest po wykonaniu badań zachowań komunikacyjnych i przeprowadzeniu analizy statystycznej czasów podróży, odnotowanych w tych badaniach. Dzięki informacjom z badań marketingowych możliwe jest sprofilowanie taryfy w taki sposób, aby spełniała ona oczekiwania pasażerów, a jednocześnie, aby ustalone ceny realizowały swą funkcję przychodową. Brak jest opublikowanych szczegółowych badań zachowań komunikacyjnych pasażerów w sieci KZK GOP. Podczas badań marketingowych, prowadzonych na zlecenie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, stwierdzono, że [19]:

- minimalny czas podróży wyniósł 1 min,
- czas 25% podróży nie przekroczył 10 min,
- czas 50% podróży nie przekroczył 19 min,
- czas 75% podróży nie przekroczył 31 min,
- maksymalny odnotowany czas podróży wyniósł 141 min,
- średni czas podróży w dniu powszednim wyniósł 22 min.

Wyników tych badań nie można jednak przenieść bezpośrednio na grunt innej sieci komunikacyjnej, gdyż w każdej sieci występują specyficzne zachowania komunikacyjne i ze względu na wiele czynników (ukształtowanie miast, potrzeby przewozowe, system transportowy, rozkłady jazdy) znacznie się one różnią.

Brak biletów rodzinnych lub grupowych powoduje, że kilkusobowe grupy osób (np. rodzice z dziećmi i turyści) zamiast podróży transportem zbiorowym wybierają samochody, z uwagi na niższy koszt podróży. W przypadku statystycznej rodziny 2+2 (dwoje dorosłych i dwoje dzieci) jeden przejazd, przy wykorzystaniu biletów jednorazowych, kosztuje obecnie minimum 10,40 zł (przy podróży bez przesiadek w granicach jednego miasta). W przypadku przesiadek oraz przekraczania granic gmin koszt ten znacznie się zwiększa.

Pasażerowie podróżujący nieregularnie komunikacją miejską nie mają możliwości zakupu większej liczby biletów jednorazowych z upustem. Mają wybór między zwykłymi biletami jednorazowymi a biletami okresowymi. Jednak już w przypadku odbywania podróży co 2-3 dni w ciągu miesiąca (np. studenci ostatnich lat, kiedy zajęcia nie odbywają się codziennie czy osoby pracujące w systemie zmianowym 24/48) podróż taka staje się nieopłacalna i osoby te przesiadają się do samochodów. Karnety biletowe obecne są w większości miast (np. w Gdańsku i Gdyni sprzedawane są przez kierowców), również na kolei (pod nazwą bilet abonamentowy). Przedsiębiorstwo Komunikacji Tramwajowej w Katowicach w latach 90. sprzedawało bloczki 11 biletów jednorazowych w cenie 10 biletów.

Niewygodny okres ważności biletów miesięcznych i kwartalnych jest często podnoszonym postulatem pasażerów. Bilety są bowiem ważne na określony miesiąc (kwartalne – trzy miesiące) kalendarzowy, niezależnie od tego czy zostaną zakupione pierwszego czy dwudziestego dnia miesiąca. Powoduje to po pierwsze spadek chętnych do ich zakupu (w grupie osób, które potrzebują korzystać z komunikacji miejskiej w okresie nieco bardziej niestandardowym niż miesiąc kalendarzowy), a po drugie powoduje to kłopoty z dystrybucją i zakupem. Co miesiąc w punktach sprzedaży biletów (zwanym w KZK GOP kolekturami biletowymi) ustawiają się kolejki pasażerów. Możliwe są dwa rozwiązania, wprowadzenie biletów ważnych przez:

- miesiąc, ale od dowolnego dnia w ciągu miesiąca (okres ważności kończy się wówczas w dniu w następnym miesiącu odpowiadającym dacie zakupu),
- 30 dni od wskazanego dnia.

Analogicznie można postąpić z biletami kwartalnymi (czy ewentualnie semestralnymi lub rocznymi). Pasażerowie mogą wówczas dowolnie wybrać sobie dzień rozpoczęcia ważności biletu i dostosować go do swoich potrzeb przewozowych. Mogą również dopasować moment kupna biletu do swoich możliwości finansowych (np. do dnia otrzymywania pensji).

Komplementarną formą dystrybucji biletów okresowych jest abonament. Może on funkcjonować podobnie do prenumeraty czasopism czy innych wydawnictw, gdzie sprzedający dostarcza produkt (w tym przypadku bilet), w określonym czasie, bezpośrednio do nabywcy (pocztą, przesyłką kurierską lub w inny sposób). Należność może być pobrana z góry lub ściągana w ratach, np. przy wykorzystaniu procedury polecenia zapłaty. Udogodnienie takie przywiązuje w większym stopniu klienta do firmy (w tym przypadku pasażera) i jednocześnie zwalnia go z obowiązku pamiętania o zakupie kolejnego biletu miesięcznego lub kwartalnego. Abonamenty funkcjonują w wielu miastach europejskich i dzięki nim odnotowuje się wzrost przywiązania klientów do lokalnego transportu zbiorowego. Jako główną zaletę podaje się cenę [20]. Systemy abonamentowe umożliwią uzyskanie dodatkowych informacji marketingowych od klientów, które mogą być wykorzystywane do poprawy oferty przewozowej.

Niedoskonałość podziału na strefy taryfowe i tym samym problemy z wysokością opłat (zarówno w segmencie biletów jednorazowych, jak i okresowych) są efektem tego, że strefa taryfowa równa jest (z paroma wyjątkami) granicom administracyjnym gminie. Zaletą tego rozwiązania jest oczywiście prostota i możliwość stosunkowo łatwego skojarzenia granic strefowych przez pasażerów. Wadą jest występowanie różnego rodzaju sytuacji wątpliwych lub takich, w których pasażerowie są poszkodowani i muszą wносить wyższą opłatę. KZK GOP wprowadził wyjątki strefowe [21], jednak nie wyczerpują one wszystkich sytuacji.

Bibliografia

1. Uchwała nr XCIX/26/2009 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 8 grudnia 2009.
2. Uchwała nr 0150/XXVII/602/09 Rady Miasta Tychy z dnia 29 stycznia 2009.
3. Uchwała nr 0150/XXV/534/08 Rady Miasta Tychy z dnia 27 listopada 2008.
4. Uchwała nr XXII/272/2008 Rady Miasta Jaworzna z dnia 29 maja 2008.
5. Uchwała nr 17/94 Zarządu KZK GOP z dnia 17 maja 1994, w sprawie wprowadzenia Taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji miejskiej KZK GOP.
6. Tomanek R.: Jak funkcjonuje system taryfowo-biletowy? Komunikacja Publiczna, nr 4.
7. Uchwała nr 2/95 Zarządu KZK GOP z dnia 2 lutego 1995, w sprawie zmiany Taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji KZK GOP.
8. Uchwała nr 26/97 Zarządu KZK GOP z dnia 4 listopada 1997, w sprawie cennika opłat.
9. Cennik opłat KZK GOP i MZKP, Komunikacja Publiczna nr 1 (23).
10. Uchwała nr LXXXVII/7/2008 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 17 stycznia 2008. w sprawie zmiany Uchwały Zgromadzenia KZK GOP nr LXXVIII/12/2006 z 14 września 2006, w sprawie Taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji miejskiej KZK GOP.
11. Premia dla pasażerów z „miesięcznym”. Nowa oferta KZK GOP i MZKP, Komunikacja Publiczna, nr 4 (8).
12. Weekendowy bilet rodzinny, Komunikacja Publiczna nr 3 (20).
13. Kwaśniak A.: Zmiany taryfowe od grudnia 2004. Wojewódzki Portal Komunikacyjny, 1 grudnia 2004.
14. Mazur B.: Zarys historii biletów komunikacji miejskiej w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Sekcja Historyczna Klubu Miłośników Transportu Miejskiego, Chorzów 2001.
15. Cennik opłat za przejazdy środkami komunikacji tramwajowej PKT Katowice, obowiązujący od 1 sierpnia 1999.
16. Bieleś M.: Bilet droższy u kierowcy. Legalny, czy nie? Gazeta Wyborcza, 1 lutego 2010.
17. Tomanek R.: Jak funkcjonuje system taryfowo-biletowy? Komunikacja Publiczna, nr 4.
18. Ernst&Young: Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu publicznego w obszarze działania KZK GOP. Synteza opracowania, Katowice-Warszawa, sierpień 2007.
19. Grzelec K., Kołodziejski H.: Wykorzystanie wyników badań marketingowych zachowań komunikacyjnych w kształtowaniu systemów taryfowych komunikacji miejskiej, Autobusy-TEST, nr 5/2008.
20. Kamphausen C., Burchardt S.: Cel: duży wzrost liczby klientów, Wspólny projekt Związku Transportowego Rhein-Main-Verkehrsverbunde oraz przedsiębiorstwa komunikacyjnego Eswe Verkehrsgesellschaft w Wiesbaden, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, nr 105.
21. Uchwała nr 19/2007 Zarządu KZK GOP z dnia 26 kwietnia 2007, w sprawie szczególnych zasad stosowania taryfy strefowej.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego